VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 192)**

z dnia 19 lutego 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 192)

19 lutego 2019 r.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Arkadiusza Czartoryskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– uchwałę Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o cudzoziemcach oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3210);

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli użytkowania samochodów przez funkcjonariuszy Policji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Renata Leoniak** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Borowik** dyrektor Biura Logistyki Policji w Komendzie Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Łuczak** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami oraz **Mateusz Glinowiecki** asystent przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Magda Jedynak** i **Anna Ornat** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. W porządku obrad mamy dziś rozpatrzenie uchwały Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o cudzoziemcach oraz niektórych innych ustaw. Punkt drugi to rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli użytkowania samochodów przez funkcjonariuszy Policji. I punkt trzeci to rozpatrzenie informacji NIK o wyniku kontroli wdrażania systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Te dwa punkty będą realizowane we współpracy z NIK. Witam pana Mieczysława Łyczaka, wiceprezesa NIK. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę zgłoszeń, dziękuję bardzo, rozumiem, że porządek obrad został przyjęty.

Szanowni państwo, witam wszystkie panie i panów posłów, witam przedstawicieli NIK oraz przedstawicieli rządu. Mam długą listę gości, także wszystkich państwa bardzo serdecznie witam. Są upoważnienia ministra Joachima Brudzińskiego dla pani Renaty Leoniak, zastępcy dyrektora Departamentu Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, i pana Adama Knycha, dyrektora Departamentu Analiz i Polityki Migracyjnej w MSWiA. Kolejne upoważnienie dotyczy pana Marcina Wereszczyńskiego, dyrektora Departamentu Prawnego w MSWiA. Witam wszystkich państwa, wszystkich gości, przedstawicieli Policji i instytucji na posiedzeniu naszej Komisji.

Szanowni państwo, w pierwszym punkcie mamy rozpatrzenie uchwały Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o cudzoziemcach. Senat RP przyjął poprawki do ustawy – mam nadzieję, że wszyscy państwo macie uchwałę Senatu, która jest załączona do tego żółtego dokumentu. Pan marszałek Stanisław Karczewski dołączył też do tych poprawek uzasadnienie. Czy ze strony Senatu jest wola przedstawienia poprawek? Widzę, że nie ma, w takim razie, szanowni państwo, przechodzimy do poprawki nr 1.

Czy są uwagi do poprawki nr 1? Nie widzę zgłoszeń, zatem przyjęliśmy poprawkę nr 1.

Poprawka nr 2 w art. 1 w pkt 3. Czy są uwagi do tej poprawki Senatu? Nie widzę zgłoszeń, zatem jednomyślnie przyjęliśmy poprawkę nr 2.

Przechodzimy do poprawki nr 3. Bardzo proszę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący, w kwestii formalnej. Senat w uzasadnieniu zwraca uwagę, że poprawkę nr 3 należy rozpatrywać łącznie z poprawkami nr 5, 6 i 9. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. A zatem czy do poprawek nr 3, 5, 6 i 9 są uwagi? Nie widzę zgłoszeń, przyjęliśmy te poprawki.

Czy są uwagi do poprawki nr 4? Dziękuję, przyjęliśmy poprawkę nr 4.

Przechodzimy do poprawki nr 7. Bardzo proszę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tę poprawkę należy rozpatrywać łącznie z poprawką nr 8.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Czy są uwagi do tych poprawek? Nie ma uwag, zatem jednomyślnie przyjęliśmy poprawki nr 7 i 8. Poprawkę nr 9 już przyjęliśmy. Dziękuję bardzo.

Czy pan poseł Jerzy Polaczek wyraża zgodę na kontynuowanie swojej misji posła sprawozdawcy? Czy jest zgoda Komisji? Jest, zatem pan poseł Jerzy Polaczek pozostanie posłem sprawozdawcą, tak jak w czasie prac sejmowych.

Dziękuję bardzo, a zatem przyjęliśmy poprawki Senatu do ustawy o zmianie ustawy o cudzoziemcach oraz niektórych innych ustaw.

Szanowni państwo, przechodzimy do punktu drugiego, tj. rozpatrzenia informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli użytkowania samochodów przez funkcjonariuszy Policji. Bardzo proszę pana prezesa NIK o parę słów wprowadzenia.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, wraz ze mną na dzisiejszym posiedzeniu Komisji jest dyrektor Delegatury NIK w Opolu pani Iwona Zyman, pani Marzanna Wierzbicka, doradca techniczny, oraz pan Jarosław Pałęta, główny specjalista – ludzie, którzy są sprawcami tej informacji, jaką państwo dziś otrzymaliście. Szanowni państwo…

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Przepraszam, panie prezesie. Prosiłbym o wyciszenie rozmów, szczególnie na samym końcu sali. Dziękuję.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Kontrola dotycząca użytkowania samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji podjęta została z własnej inicjatywy NIK. Celem głównym kontroli było dokonanie oceny, czy obowiązujące regulacje i praktyka użytkowania samochodów służbowych zapewniają prawidłową realizację zadań Policji. W szczególności sprawdzono: czy policjanci używający pojazdów służbowych, w tym uprzywilejowanych, posiadają wymagane uprawnienia, a także czy objęci zostali specjalistycznymi szkoleniami w tym zakresie; czy przyjęte zasady ubezpieczenia oraz zapewnienia sprawności pojazdów umożliwiają efektywne ich wykorzystywanie; jaka była skala zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych Policji, w tym spowodowanych przez kierujących takimi pojazdami, oraz jak takie zdarzenia wpływały na realizację ustawowych zadań tej formacji.

Szanowni państwo, kontrola została przeprowadzona w okresie od 8 maja 2017 r. do 8 września 2017 r. Objęła ona lata 2015–2016, ale dla celów porównawczych pozyskano także dane z lat wcześniejszych. Kontrola koordynowana była przez Delegaturę NIK w Opolu i przeprowadzona została w 14 jednostkach organizacyjnych Policji: w komendzie głównej, 4 komendach wojewódzkich oraz 10 komendach miejskich i powiatowych. Objęte nią zostały jednostki na terenie 4 województw: opolskiego, podkarpackiego, podlaskiego i zachodniopomorskiego.

Ochrona bezpieczeństwa obywateli oraz utrzymanie porządku publicznego przez Policję wymaga zagwarantowania tej formacji właściwych warunków funkcjonowania, w tym dostępu do sprzętu transportowego. Policja musi na bieżąco realizować powierzone jej zadania i niezwłocznie reagować na otrzymane zgłoszenia. Aby posiadane pojazdy były efektywnie wykorzystane, konieczne jest utrzymanie ich w odpowiednim

stanie technicznym, by były gotowe do wykorzystania, oraz zagwarantowanie obsługi, napraw i badań technicznych. Radiowozy uczestniczą także w wypadkach i kolizjach drogowych, co powoduje nie tylko szkody materialne, ale również wyłączenie ich z użytkowania na czas wykonywania napraw. Dlatego tak istotne znaczenie ma zagwarantowanie wysokiej mobilności, która ma istotny wpływ na skuteczną realizację zadań nałożonych na Policję.

Szanowni państwo, w ocenie NIK Policja miała problem z zapewnieniem odpowiedniej do potrzeb liczby pojazdów służbowych, efektywnym zorganizowaniem ich obsługi i napraw, a także z przeszkoleniem funkcjonariuszy w zakresie doskonalenia techniki jazdy oraz prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych. W trakcie kontroli zidentyfikowano szereg barier w tym obszarze, które w efekcie utrudniały sprawne i skuteczne wykonywanie obowiązków przez Policję. Panie przewodniczący, pozwoli pan, że aby się nie powtarzać, poproszę o udzielenie głosu pani dyrektor, która dokładnie zreferuje przebieg i efekty kontroli.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Bardzo proszę.

Dyrektor Delegatury NIK w Opolu Iwona Zyman:

Dzień dobry państwu, Iwona Zyman, dyrektor Delegatury NIK w Opolu – jednostki kontrolnej, która koordynowała tę kontrolę. Wyniki dotyczą lat 2015–2016, ale mamy wrażenie, że w niektórych obszarach ciągle są aktualne, a w niektórych nieco mniej. Myślę, że gdy będziemy omawiać wnioski pokontrolne, wyjaśni się to bardziej.

Przed samą kontrolą zrobiliśmy kwerendę artykułów oraz interpelacji poselskich, m. in. pan Bogdan Rzońca, Marek Wójcik, Henryk Kmiecik pisali o sprawach dotyczących Policji, były interpelacje. W mediach natomiast pojawiały się takie tytuły jak: „Skandal, policjanci nie mogą kierować radiowozami", „Radiowozy ciągle w warsztatach", „Radiowozy bez AC", „Funkcjonariusze sami się ubezpieczają", „Wypadki radiowozów to już codzienność". W związku z tym gdy przystąpiliśmy do składania propozycji do planu pracy, moja delegatura i moi współpracownicy zgłosili temat użytkowania samochodów służbowych przez funkcjonariuszy Policji.

Co kontrolowaliśmy? Czy policjanci posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami, w tym uprzywilejowanymi? Czy zostali objęci specjalistycznymi szkoleniami? Czy zasady ubezpieczenia i zapewnienia sprawności pojazdów umożliwiły efektywne ich wykorzystanie? Jaka była skala zdarzeń z udziałem pojazdów służbowych i jak takie zdarzenia wpłynęły na realizację zadań Policji? Zajęliśmy się także sprawą wyposażenia. Mamy przygotowanych 18 slajdów i pierwsze 4 będą dotyczyły właśnie sprzętu, wyposażenia. Żeby być zgrzebnym i zgrabnym, przygotowaliśmy wykres przedstawiający zakupy sprzętu transportowego. Nawet nie przyglądając się mu bliżej, widzimy, że zakupy mają charakter akcyjny, przez co nie zapewniono sukcesywnej wymiany wyposażenia. Były okresy bardziej wzmożonych, ale także ograniczonych zakupów. Jak widać, związane jest to z programem modernizacji Policji w latach 2007–2010, gdzie w 2009 r. mamy pik, a potem zakupów jest mniej. Nasze dane kontrolne kończą się na 2016 r., a teraz oczywiście jest realizowany program modernizacji na lata 2017–2020, więc pewnie fala zakupów, uzupełnienie floty przed nami.

Flota Policji należy do największych wśród jednostek rządowych, składa się na nią niemal 22 tys. sztuk pojazdów, ale ważna jest nie tyle ilość, ile utrzymanie właściwego stanu technicznego sprzętu transportowego. Pomimo tego, że opracowywane były wieloletnie koncepcje doposażenia, to w przypadku 92% jednostek Policji wyposażenie w poszczególne rodzaje sprzętu było niższe od ustalonych norm. Chcieliśmy zwrócić uwagę, że odnosimy się do norm, a nie do jakichś liczb z ustawy. Kwestia ta została unormowana przez komendanta głównego Policji i stąd te liczby. Podczas naszej kontroli owe normy zostały zmienione i w związku z tym braki były większe, tzn. według nowych norm wprowadzonych przez komendanta głównego na koniec 2015 r. brakowało 593 sztuk pojazdów, a na koniec 2016 r. – 636. Największe braki dotyczyły furgonów, pojazdów osobowych terenowych i pojazdów specjalistycznych. Chcieliśmy jednak podkreślić,

że nie doszło do zaniechania działań przez Policję spowodowanego tymi brakami; stwierdziliśmy jedynie braki i odstępstwo od norm.

W trakcie kontroli przeprowadziliśmy wśród policjantów ankietę i stwierdziliśmy, że odczucia policjantów często odbiegają od oficjalnych statystyk i norm, bo 46% policjantów zadeklarowało, że czuje ograniczoną dostępność pojazdów służbowych. Oczywiście ankieta nie ma wagi kontrolnej, ale co jakiś czas będę się na nią powoływała.

Slajd czwarty: Stwierdzony stan – wyposażenie w sprzęt transportowy. Mamy wysoki udział wyeksploatowanych pojazdów Policji. Na koniec 2015 r. to było 13%, a na koniec 2016 r. – 14% i tutaj zwracam uwagę na dopisek: „pomimo zmiany kryteriów uznawania sprzętu za zużyty". Tutaj też jest zrobiony ten myk z kryteriami, taki sam jak z normami, bo w 2015 r. zostały zmienione kryteria uznania sprzętu za zużyty, co istotnie wpłynęło na obniżenie liczby pojazdów, które powinny zostać wycofane z eksploatacji. W wyniku tego nastąpił spadek z 40% stanu wyposażenia w styczniu 2015 r. do 13% w lipcu 2015 r. Mimo zmiany tych kryteriów na koniec 2016 r. w jednostkach nadal użytkowano 14% pojazdów nadających się do wycofania z eksploatacji. Samochody nie były wycofywane automatycznie po spełnieniu kryteriów i m.in. z powodu braków sprzętowych najczęściej nadal jeździły. Średni wiek użytkowanych samochodów osobowych wynosił około 7 lat, osobowych terenowych niemal 8, a furgonów ponad 8,5 roku. Jednocześnie przebieg co czwartego pojazdu w tych grupach przekraczał 200 tys. km.

Slajd piąty. NIK nie stwierdziła ograniczeń w wykorzystaniu pojazdów lub ograniczenia wydatków na paliwo. Były jedynie okresowe problemy z terminowym regulowaniem należności za zakupione paliwo. W latach 2010–2015 nastąpił wzrost liczby przejechanych przez pojazdy Policji kilometrów z 342,5 w 2009 r. do 400 w latach późniejszych. Zbliżony był też roczny przebieg samochodów osobowych, który wynosił 20 tys. km na rok, 50 km na dobę. Okresowe problemy z terminowym regulowaniem należności za zakup paliwa rozwiązano m.in. w 2016 r. poprzez uruchomienie 15,6 mln zł z rezerwy celowej. Czasami w wyniku negocjacji prowadzonych z dostawcą terminy zapłat były prolongowane. To tyle, jeżeli chodzi o sprzęt.

Przechodzimy do kwestii osób, a dokładniej do problemu uprawnień policjantów do kierowania pojazdami służbowymi. Chcieliśmy na początku zaznaczyć to, co dla mnie na przykład było zaskoczeniem, mianowicie że nie istnieje w ustawie wymóg posiadania przez kandydatów do służby w Policji uprawnień do kierowania pojazdami. Jednak sprawdzane jednostki wykazały, że liczba funkcjonariuszy bez prawa jazdy jest niewielka i brak w tym zakresie negatywnego wpływu na wykonywanie zadań. W dziesięciu kontrolowanych jednostkach odsetek nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdami nie przekroczył 3%. W postępowaniu kwalifikacyjnym kandydat do służby w Policji otrzymuje za posiadanie prawa jazdy 2 punkty. Stwierdziliśmy jednocześnie brak posiadania zezwoleń umożliwiających wykorzystanie pojazdów jako uprzywilejowanych, bo uprawnienia do prowadzenia pojazdów to jedno, natomiast niektóre z pojazdów wykorzystywane są jako uprzywilejowane. Przypominam, że pojazd uprzywilejowany wysyła sygnał świetlny w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie oraz jedzie z włączonymi światłami. Zatem także normalny samochód może być używany jako pojazd uprzywilejowany. Stwierdziliśmy, że 51% policjantów w komendach wojewódzkich nie miało zezwolenia na wykorzystanie pojazdów jako uprzywilejowanych i 31% w komendach miejskich i powiatowych. Natomiast inne były odczucia policjantów ankietowanych, tzn. co piąty podczas służby włączał sygnał uprzywilejowania pomimo braku niezbędnego zezwolenia, a co dziesiąty nie używał pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego ze względu na brak wymaganych uprawnień. Tak odpowiadali policjanci w ankietach.

Ponadto stwierdziliśmy: brak obowiązku sprawdzania umiejętności, predyspozycji do kierowania radiowozami; brak uwzględnienia w systemie kształcenia centralnego specyfiki kierowania pojazdami uprzywilejowanymi; ograniczoną realizację potrzeb szkoleniowych w stosunku do tego, co policjanci zgłaszali. W 2015 r. było to 9,3% w stosunku do zapotrzebowania i 12,6% w roku 2016. W trakcie kontroli stwierdziliśmy brak wykorzystania w procesie szkolenia policjantów nowoczesnego symulatora kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Został on zakupiony za 6,5 mln zł w ramach projektu

współfinansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. W kolejnych latach trwały uzgodnienia międzyresortowe oraz wewnątrzresortowe w sprawie ustalenia podmiotu właściwego do przejęcia autorskich praw majątkowych do wyników projektu, które jednak nie doprowadziły do ostatecznego rozstrzygnięcia i rozpoczęcia wykorzystania tego symulatora do szkolenia policjantów. Niewielki był udział przeszkolonych policjantów kierujących radiowozami – średnio 11,8%, głównie funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego. Tyle, jeżeli chodzi o policjantów.

Przejdę teraz do wypadków, kolizji i innych zdarzeń. Stwierdziliśmy, że w latach 2015–2016 co trzeci pojazd ulegał uszkodzeniu i co godzinę następowała szkoda. Muszę państwu powiedzieć, że to nie jest tak, że działo się tak wtedy, gdy policjanci gonili przestępcę, złodzieja, tylko chodzi raczej o manewry parkingowe. Stwierdziliśmy bardzo dużo przypadków niezachowania należytej ostrożności przy cofaniu, mijaniu. Pojawił się też taki przypadek, że przyjechał do komendy klient, obywatel, a ktoś nie zaciągnął hamulca ręcznego i samochód został uszkodzony. Mamy opisane takie przypadki. Stwierdziliśmy, że wypadki, kolizje z winy policjantów, pracowników Policji stanowiły 56% ogólnej liczby wypadków. Wszystkie szczegóły na temat źródeł, tego, skąd te liczby, znajdują się w informacji.

Sześć ostatnich slajdów dotyczy stacji obsługi pojazdów i innych form naprawiania samochodów. Jednostki Policji zapewniły utrzymanie sprawności technicznej pojazdów w policyjnym zapleczu obsługowo-naprawczym i poza Policją, ale brak było systemowych działań na rzecz ujednolicenia modelu obsługi napraw pojazdów. Decyzje podejmowali raczej kierownicy poszczególnych jednostek Policji. Stwierdziliśmy brak rzetelnej oceny efektywności rozwiązań przyjętych przez poszczególnych komendantów. Brakowało też analizy przeprowadzonej przez komendanta głównego Policji, dotyczącej pełnych kosztów gospodarki transportowej. Pojawiały się okresowe analizy, ale nie wszyscy to samo brali pod uwagę, niektórzy nie uwzględniali kosztów ubezpieczenia, amortyzacji itd. Ponadto przestarzałe było zaplecze usługowo-naprawcze oraz pojawiały się braki kadrowo-sprzętowe – więcej zdjęć znajdą państwo w informacji. Naprawy były długotrwałe, przekraczano ustalony czas postoju pojazdów, duże było zróżnicowanie floty transportowej Policji, co utrudniało prowadzenie polityki i zarządzania. Stwierdziliśmy również nieprzestrzeganie przepisów o zamówieniach publicznych przy zakupach części zamiennych i zlecaniu napraw pojazdów poza Policją. Nie zapewniano terminowego kierowania pojazdów na badania techniczne bądź używano pojazdów nieposiadających ważnych badań technicznych. Pojawił się w związku z tym wniosek o braku rzetelnego nadzoru komendanta głównego Policji nad policyjnymi stacjami kontroli pojazdów, bo normalne stacje kontroli pojazdów sprawdzają starostowie, a w Policji zdarzył się taki przypadek, że od marca 2018 r. – to już poza kontrolą – w ogóle nie było przepisów regulujących działalność policyjnych stacji kontroli pojazdów. Widzieliśmy w mediach zdjęcia floty stojącej przed budynkami Policji.

W skrócie starałam się ująć w slajdach wszystkie ustalenia. Natomiast sformułowaliśmy też wnioski pokontrolne skierowane do ministra spraw wewnętrznych i administracji, do komendanta głównego Policji oraz do komendantów jednostek organizacyjnych Policji. Do ministra spraw wewnętrznych i administracji skierowaliśmy wniosek o doprecyzowanie zasad nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów działającymi w obiektach Policji oraz zapewnienie środków na paliwo. Do komendanta głównego Policji skierowaliśmy wniosek o zapewnienie jednostkom organizacyjnym Policji niezbędnego wyposażenia, standaryzację floty transportowej Policji, zapewnienie realizacji potrzeb szkoleniowych oraz wykorzystanie w procesie szkolenia policjantów symulatora kierowania pojazdami. Kiedy kończyliśmy kontrolę, nie był on wykorzystywany – nie wiem, jak to wygląda obecnie. Ponadto zwróciliśmy się do komendanta głównego o dokonanie analizy regulacji dotyczących wyposażenia podstawowego zaplecza obsługowo-naprawczego, ujednolicenie sposobu wyliczania kosztów gospodarki transportowej, żeby była w ogóle możliwość porównania kosztów w policyjnych warsztatach z kosztami napraw zlecanych na zewnątrz. Do komendantów jednostek organizacyjnych Policji skierowaliśmy wniosek o wzmocnienie nadzoru nad gospodarką transportową, o dokonanie analizy potrzeb dotyczących posiadania zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi

i zwiększenie dostępu funkcjonariuszy do szkoleń w zakresie doskonalenia technik jazdy. Dziękuję, to tyle z mojej strony.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Mogę, panie przewodniczący? Szanowni państwo, zauważyłem państwa poddenerowanie, że o takich rzeczach mówimy. Szanowni państwo, zdajemy sobie sprawę, że ta kwestia dotyczy nie tylko samochodów, ale dotyczy też kilkudziesięciu tysięcy funkcjonariuszy Policji, którzy tymi pojazdami się przemieszczają. Mało tego, niejednokrotnie jadąc na ratunek drugiemu człowiekowi. Sprawa nie jest tak prosta, jak było to przedstawione, jakby się mogło wydawać. W informacji, którą państwo otrzymaliście, są fotografie pokazujące, jak wyglądają stacje diagnostyczne, jak wyglądają dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego. Od zwykłego obywatela się wymaga, a tu niejednokrotnie należałoby się zastanowić – choć nie można powiedzieć, że wszystko jest źle – czy te pojazdy powinny być włączane do ruchu.

Szanowni państwo, dziwne jest to, bynajmniej dla NIK, nie wiem, jak państwo to odbieracie, że w służbie drogowej, w tzw. drogówce, ponad 11% funkcjonariuszy nie ma uprawnień do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. To jest dziwne. Symulatory, o których była tu mowa, nie są wykorzystywane. W związku z tym należałoby się nad tym naprawdę zastanowić. Nie patrzmy na to z perspektywy braku środków, bo moim zdaniem tych środków nie brakuje, tylko po prostu organizacyjnie powinno to być dopracowane. To tyle na początek, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Czy ze strony komendy głównej bądź ministerstwa jest na tym etapie wola zabrania głosu, zanim przejdziemy do dyskusji? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Renata Leoniak:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, odniosę się może do wniosków kierowanych do ministra spraw wewnętrznych i administracji. Dnia16 lutego 2018 r. została udzielona NIK odpowiedź odnośnie do stanu realizacji oraz stanowiska w sprawie wniosków pokontrolnych. Jeśli chodzi o wniosek pierwszy, czyli doprecyzowanie zasad nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów działającymi w obiektach Policji, to wspólnie z KGP poddaliśmy analizie przepisy obowiązujące w tym zakresie. Ostatecznie uznaliśmy, że nie dostrzegamy konieczności zmiany przepisów i w związku z tym podjęte zostały działania pozalegislacyjne. Zgodnie z aktualną informacją, jaką uzyskaliśmy z KGP, nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w Policji sprawowany jest przez dwie komórki w KGP, tj. Biuro Logistyki oraz Biuro Kontroli. Sprawowany jest on odpowiednio w zakresie formalnym i dotyczy modyfikacji wyposażenia technicznego oraz przygotowania kadrowego na podstawie dokumentów składanych na etapie wnioskowania o wystawienie upoważnienia do przeprowadzenia badania technicznego pojazdów. Natomiast Biuro Kontroli dokonuje kontroli w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami prawnymi, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, prawidłowości zatrudnienia pracowników z odpowiednimi kwalifikacjami oraz prawidłowości terminowego zapewnienia urządzeń. Urządzenia te stanowią wyposażenie stacji kontroli pojazdów objętych obowiązkowym dozorem Urzędu Dozoru Technicznego w celu wydania decyzji zezwalających na ich używanie. Ponadto w KGP podjęto działania w celu opracowania metod standaryzacji zaplecza obsługowo-naprawczego sprzętu transportowego Policji. Działania te mają na celu przeanalizowanie warunków formalnoprawnych w zakresie formy dokumentu zawierającego opis nadzoru i kontroli policyjnych stacji kontroli pojazdów. To chyba najważniejsze informacje, jeżeli chodzi o kwestię nadzoru.

Natomiast jeżeli chodzi o drugi wniosek, dotyczący zapewnienia środków finansowych, to oczywiście dysponujemy pewnym budżetem i w ramach tego budżetu komendant główny dokonuje podziału środków na określone cele. Należy zauważyć, że pod koniec 2018 r. decyzją ministra finansów zostały przyznane dodatkowe środki dla Policji, ponad 86 mln zł, które zostały przeznaczone m.in. na zakup paliwa.

Jeżeli chodzi o wnioski kierowane do komendanta głównego Policji, to może przekażę głos pani dyrektor, która również ma upoważnienie.

Dyrektor Biura Logistyki Policji w Komendzie Głównej Policji insp. Małgorzata Borowik:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, od 3 lat na poziomie KGP sukcesywnie podejmowane są działania mające na celu doposażenie naszych stacji obsługi. Warto zaznaczyć, że w roku 2017 z rezerwy celowej na uzupełnienie wyposażenia podstawowego zostało przeznaczone około 7 mln zł. W roku 2018 również w ramach uruchomionej rezerwy część środków została przeznaczona na zakup sprzętu warsztatowego dla stacji obsługi. Natomiast generalnie zapleczem, gdzie dokonywane są przeglądy, są stacje obsługi, które od bardzo, bardzo dawna nie były remontowane. Stąd często podejmowane są działania doraźne, mające na celu stworzenie optymalnych warunków, aczkolwiek nie dysponujemy środkami w budżecie, które pozwoliłyby nam na to, żeby wszystkie stacje od razu zmodernizować czy wyremontować. Niewątpliwie również działaniem, które jest podejmowane przez KGP, jest występowanie przez cały czas o dodatkowe środki na zakup części zamiennych, na materiały pędne. Natomiast jeżeli mogę, to chciałabym zwrócić uwagę szanownych państwa na to, że od bardzo, bardzo dawna – nie od 3 lat, ale od wielu już – mamy do czynienia z taką sytuacją, że we wrześniu pojawia się problem z zapewnieniem płynności finansowej na zakup paliwa, o czym pani dyrektor wspomniała. W listopadzie, grudniu 2016 r. zostały uruchomione dodatkowe rezerwy na pokrycie kosztów związanych z wydatkami bieżącymi w zakresie gospodarki transportowej. W roku 2017 również złożonych zostało szereg wniosków o uruchomienie rezerwy na tego typu wydatki. I oczywiście w roku 2018 mieliśmy taką samą sytuację. Z jednej strony to nie jest złe działanie ze strony KGP przy podziale limitu, natomiast cały czas ilość środków w pierwotnym budżecie na wydatki rzeczowe jest niewystarczająca. Stąd też utrudnienia związane z bieżącym zapewnieniem funkcjonowania naszych stacji obsługi i całej gospodarki transportowej. Generalnie dążymy do tego, żeby samochody nie przebywały zbyt długo w stacjach obsługi, naprawa samochodów jest na lepszym poziomie niż wcześniej. Wskaźniki, które mówią o wycofaniu samochodów związanych z postojami, są coraz mniejsze, a wiąże się to m.in. z tym, że faktycznie w ciągu ostatnich 3 lat masa środków w ramach rezerw celowych była przeznaczona na zakup części zamiennych, żeby zapewnić płynność naprawy naszych pojazdów.

Natomiast odnosząc się do różnorodności floty transportowej, którą posiadamy, chcę powiedzieć, że to jest zarzut, który się pojawia w przy okazji różnych kontroli. Proszę państwa, sama ustawa o zamówieniach publicznych jest tak skonstruowana, że my jako Policja nie mamy możliwości zakupu pojazdów z wolnej ręki, z pominięciem procedur przetargowych. W związku z tym jeżeli dany koncern chce wejść na rynek policyjny, składa ofertę z ceną poniżej kryteriów i co jakiś czas flota samochodowa się zmienia. Jeszcze niedawno przetargi wygrywała KIA. Opel został trochę wyparty z rynku i pojawia się obecnie nowa marka samochodów – Hyundai. Pod koniec roku, kiedy robione były zakupy, firma postawiła sobie za punkt honoru, że wejdzie na rynek policyjny i osiągnęła cel, schodząc z ceny. Klasyczny przykład: na targach w Gdańsku BMW powiedziało, że zrobi wszystko, żeby wejść na policyjny rynek, i złożyło ofertę w przetargu na zakup samochodów nieoznakowanych z wideorejestratorami poniżej 200 tys. zł. Praktycznie to była kwota około 195 tys. zł, jak dobrze pamiętam. Zatem jak państwo widzicie, jesteśmy uzależnieni od procedur przetargowych, które musimy przeprowadzić. Natomiast dyrektywa z zakresu bezpieczeństwa i obronności nie daje nam wprost takiej furtki, z której możemy skorzystać. Wystąpiliśmy do prezesa Urzędu Zamówień Publicznych z prośbą o wskazanie zasad, żeby właśnie ta nasza flota była ujednolicona, bo wiąże się to oczywiście z niższymi kosztami serwisu, obsługi, przygotowania, zakupu sprzętu. Prezes UZP tak troszeczkę na okrągło nam odpowiedział, że decyduje o tym kierownik jednostki, bazując na dyrektywie z zakresu bezpieczeństwa i obronności, gdzie nie bardzo są przesłanki, żebyśmy mogli zakupić flotę samochodową z wolnej ręki. Dlatego też nasza flota jest tak zróżnicowana, na co my, dokonując zakupów centralnych, nie mamy większego wpływu.

Jeżeli chodzi o szkolenia, o których była mowa, to komendant główny Policji podjął inicjatywę, w ramach której opracowywany jest program szkoleniowy dla funkcjonariuszy Policji, aby podnosić nasze kryteria przy przyznawaniu kart umożliwiających posługiwanie się samochodami uprzywilejowanymi, a jednocześnie żeby policjanci mogli doskonalić swoje umiejętności.

Jeżeli chodzi o symulator, o którym wspominała pani dyrektor z NIK, to został on wykonany w ramach projektu badawczego, w ramach wydatków na rzecz bezpieczeństwa, którego właścicielem jest Ministerstwo Obrony Narodowej. Problem z przekazaniem praw autorskich, praw własności do wykorzystania tego symulatora jest zdecydowanie bardziej złożony, niż mogłoby się wydawać. Przez cały czas bowiem borykamy się z pytaniem, co z prawami własności do tych prototypów, do tych elementów, które zostały wypracowane w ramach projektów na rozwój i badania. Stąd też problemy i niski poziom wykorzystania tego symulatora. Cały czas prowadzimy korespondencję, cały czas walczymy o uregulowanie kwestii formalnoprawnej dotyczącej użytkowania i dalszej eksploatacji tego sprzętu. Mogę państwu powiedzieć, że faktycznie, tak jak pani dyrektor zauważyła, w latach 2017–2018 nastąpił zdecydowany wzrost środków na zakup sprzętu transportowego. W ramach programu modernizacji udało się zawrzeć umowę, zawrzeć zobowiązania wieloletnie, które związane są z zakupem sprzętu specjalistycznego. I takim naszym dzieckiem, mówiąc kolokwialnie, są samochody do przewozu materiałów niebezpiecznych, których nam zawsze brakowało. Udało się przeprowadzić dialog techniczny i dzięki zapewnieniu środków w perspektywie dłuższej niż rok budżetowy wyłoniliśmy dostawcę, podpisaliśmy umowę wieloletnią i w zeszłym roku odebraliśmy 8 sztuk tego sprzętu. W tym roku dokupiliśmy dodatkowo 6 samochodów, czyli praktycznie nasze komórki antyterrorystyczne zostaną wyposażone w nowoczesny sprzęt specjalistyczny. To samo dotyczy również samochodów opancerzonych, które od wielu, wielu lat nie były wymieniane, więc był to sprzęt przestarzały. Stąd też może na pierwszy rzut oka nie widać tej naszej pracy, ale efekty w postaci sprzętu specjalistycznego zaczną się pojawiać w latach 2019–2020, bo takie zostały zawarte umowy i taki jest cykl produkcyjny. Czas produkcji w takich przypadkach wynosi co najmniej półtora roku, a nawet dłużej. Generalnie w ramach całego programu modernizacji planujemy zakup około 8 tys. sztuk różnego rodzaju sprzętu. Również w ramach rezerw celowych, które pojawiły się pod koniec zeszłego roku, udało się nam wymienić np. autobusy, udało się nam zakupić busy do przewozu osób. Naszą największą bolączką są furgony patrolowe i właśnie w tym roku w marcu zostanie odebranych 150 furgonów patrolowych, z których policjanci są zadowoleni. Jest to sprzęt produkowany w fabryce Volkswagena, zatem są realizowane zakupy nowego sprzętu. Niemniej należałoby podkreślić, należałoby pamiętać, że abyśmy faktycznie mogli wymienić środki transportu, które są przez nas użytkowane, to na zakup samego sprzętu potrzebowalibyśmy co roku średnio około 100 mln zł. Wtedy w ciągu 5–6 lat bylibyśmy w stanie wymienić flotę, uzupełnić braki w wyposażeniu, a jednocześnie pozwoliłoby to na sukcesywne, bieżące wycofywanie wyeksploatowanego sprzętu i wprowadzanie nowych środków transportu do użytkowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Szanowni państwo, mamy dokument NIK i stanowisko pani dyrektor, która ustosunkowała się do tego dokumentu. Może po dwóch, trzech pytaniach prosilibyśmy o udzielenie odpowiedzi zarówno przez NIK, jak i panią komendant. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Anna Nemś (PO-KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję też pani dyrektor za przybliżenie nam problemu. Ja ten raport czytałam z zainteresowaniem. Jak pani komendant zauważyła, raport dotyczy stanu na rok 2016, ale być może będzie pani w stanie udzielić nam dzisiaj informacji bardziej aktualnych. Z raportu wynika, że jest 30 różnych marek i 200 modeli, co w mojej ocenie jest bardzo trudne do ogarnięcia. Utrzymania całej floty i jej funkcjonowanie jest przez to bardzo utrudnione, więc jeżeli ma pani taką informacją, czy ta liczba marek jest dziś mniejsza, to bardzo bym prosiła o odpowiedź.

W raporcie znajduje się też informacja, że na koniec roku 2016 Policja dysponowała 22 tys. pojazdów. Minęły jednak 2 lata, więc jeżeli to możliwe, to prosiłabym panią komendant, aby powiedziała, czy oprócz tego przypadku, o którym mówiła pani dyrektor, ta liczba jest constans. I jeszcze pytanie, bo mówiła pani o pojazdach z Gdańska: ile jest takich pojazdów nieoznakowanych w całej flocie?

W raporcie wyczytałam, iż w 8 na 13 kontrolowanych komend stwierdzono przypadki nierejestrowania w systemie ewidencji wypadków zdarzeń drogowych z udziałem policjantów. Czy zwróciliście państwo na to uwagę i czy przeprowadziliście jakieś konkretne działania w tym kierunku?

Mówiła pani o konkretnych zakupach. Wyczytałam, że w ramach programu modernizacji planowaliście państwo zakup 4 tys. pojazdów, pani natomiast mówiła o liczbie prawie dwa razy większej. Może chodziło o samochody osobowe, o ogólną liczbę pojazdów wraz ze sprzętem? Mamy początek roku 2019, czyli jesteśmy po półmetku. Jeżeli byłaby w stanie pani wymienić liczbę pojazdów, jakie udało się zakupić w ramach programu w ciągu dwóch lat, to byłabym wdzięczna.

Ten raport jest trochę smutny dla nas. Jak go przeczytałam i powiem szczerze… Jest prawdziwy – i bardzo dobrze, ale dobrze by było porozmawiać na temat tego raportu w kontekście tego, co mamy dzisiaj, na początku 2019 r., żebyśmy wiedzieli, że to idzie ku lepszemu, mam nadzieję, i że to się poprawia. W takim kontekście o to pytam, bo wiemy, że chodzi o bezpieczeństwo nas wszystkich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Faktycznie, pani dyrektor, główne pytanie dotyczy tego, jakie wnioski wyciągnęła KGP i ministerstwo, bo dyskutujemy o latach… Jakich, panie prezesie?

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

O latach 2015–2016.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Niektóre dokumenty odnoszą się do roku 2012 i 2013, ale widziałem też, że i 2017 się pojawił. Warto pamiętać o tym, żebyśmy mieli świadomość, czy dzisiaj te główne parametry się polepszają, czy pogarszają. Bardzo proszę, pani poseł Janyska.

Poseł Maria Małgorzata Janyska (PO-KO):

Chciałabym zapytać o parę faktów dotyczących stosowania, niestosowania czy trudności w stosowaniu prawa zamówień publicznych, ponieważ wskazano na problem określenia marki pojazdów, która powinna być przez Policję użytkowana, żeby była jednorodność w tym zakresie. Nie wiem, czy uzyskam od państwa taką informację, ale mam pytanie, czy minister spraw wewnętrznych i administracji rozmawia z ministrem przedsiębiorczości i technologii, bo jest teraz przygotowywana bardzo duża nowelizacja ustawy – Prawo zamówień publicznych i z tego, co mi wiadomo, „sektorówka" też ma być tymi zmianami objęta. W związku z tym byłaby możliwość poprawy tego stanu, jest to bardzo ważne i myślę, że należy na to zwrócić uwagę.

Drugie pytanie. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałam panią dyrektor, która przedstawiała informację, że niestosowanie ustawy – Prawo zamówień publicznych dotyczyło wyboru firmy naprawiającej, a także zakupu części zamiennych. Czy dobrze zrozumiałam? Jaka była przyczyna niestosowania tych przepisów? Czy KGP zwróci na to uwagę, jakie będą rekomendacje? Może przeszkolenie, douczenie? Bo jeśli to wynika z mniejszej rzetelności w tym zakresie, to byłoby to mało optymistyczne, dlatego że musimy pamiętać, że przecież funkcjonariusze Policji przeprowadzają śledztwa w toczących się postępowaniach dotyczących zamówień publicznych. Często śledztwa te są zlecane przez prokuraturę, więc myślę, że stan wiedzy, jeśli chodzi o prawo zamówień publicznych i jego stosowanie, powinien być na maksymalnym poziomie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Pani prof. Hrynkiewicz, proszę.

Poseł Józefa Hrynkiewicz (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, spodziewałam się, że w tym raporcie znajdę ocenę systemu zarządzania dobrem, jakim jest transport, urządzenia transportowe, jakie użytkuje Policja, ale muszę powiedzieć, że tego nie ma. Jest bardzo dużo szczegółowych spraw, ale jak chciałam je poskładać w system, który wyraźnie pokazywałby, według jakich zasad jest ten system zbudowany, według jakich kryteriów działa, na ile jest wydolny, na ile te przepisy prawa, które są tu bardzo szeroko przytaczane, są dobrze sformułowane i zapewniają skuteczność korzystania ze sprzętu, który jest jednym z najważniejszych sprzętów, jakimi posługuje się Policja, to tego tutaj nie ma. Znacznie bardziej by to było potrzebne niż ta ankieta, która moim zdaniem niczego specjalnie nie wnosi, bo zapytać 646 funkcjonariuszy i wyciągać z tego jakieś wnioski… myślę, że byłaby to dość istotna przesada, nie pisząc w dodatku, jakie były zasady doboru tej bardzo skromnej dla tego badania grupy. Ale to tak nawiasem, bardziej mnie interesuje to, że państwo nie dokonali oceny całości systemu, którym posługuje się Policja. Być może takiego systemu nie ma i być może dlatego jest tak dużo modeli, marek pojazdów, bo nikt nad tym nie panuje – ja tego nie wiem, ale chciałam się tego właśnie dowiedzieć z bardzo ważnego raportu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Są kolejne zgłoszenia, ale teraz może oddalibyśmy głos Policji, ministerstwu oraz panu prezesowi. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Pani profesor, powiem tak: gdyby był system, to byśmy go oceniali. Mam mówić więcej? Natomiast jeśli chodzi o ankietę, pani profesor, to jest mi przykro, bo ci ludzie, którzy pracują, bezpośrednio użytkują te pojazdy, wypowiadali się na temat jakości sprzętu i swojego bezpieczeństwa. Uważaliśmy za konieczne, żeby ta strona również miała prawo się wypowiedzieć. Tyle z mojej strony, ja więcej nic nie dopowiem, bo moim zdaniem ankieta była koniecznością i przeprowadzona została na mój wniosek z tego względu, że strona, która użytkuje pojazdy, powinna się wypowiedzieć.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź na pytania, które padły ze strony pani poseł Nemś, pani poseł Janyski oraz pani prof. Hrynkiewicz. Bardzo proszę.

Dyrektor biura w KGP insp. Małgorzata Borowik:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, 30 różnych marek – jak najbardziej tak. Jak już wspomniałam, jest to spowodowane faktem, że coraz więcej firm walczy o nasz rynek policyjny. Dla części firm jest to dobra forma promocji i reklamy. Stąd też, jak wcześniej powiedziałam, ciągle pojawiają się w Policji nowe marki. Dlaczego tak dużo modeli pojazdów mamy w Policji? Proszę państwa, proszę pamiętać, że w ramach 23 tys. samochodów, którymi dysponujemy, nie są tylko i wyłącznie samochody osobowe oznakowane czy też nieoznakowane. Wśród tych samochodów są oznakowane i nieoznakowane furgony, różnego rodzaju samochody cywilne, które ze względu na specyfikę działalności służby kryminalnej muszą być różne. Nie może być tak, że służby kryminalne będą jeździły daną marką, bo ze względu na wykonywane czynności jest to wręcz niemożliwe do zaakceptowania. Stąd też nie ukrywam, że ze względu na zadania, które realizuje pion kryminalny – licząc się z tym, że usłyszymy zarzut, iż dokonujemy podziału zamówienia publicznego na części – rozrzucamy, kolokwialnie mówiąc, zakup samochodów nieoznakowanych na różne jednostki. A robimy to po to, żeby kupić dla służb kryminalnych różnego rodzaju samochody. Proszę pamiętać, że wśród samochodów oznakowanych są samochody terenowe, które są wykorzystywane na terenach górskich, to są m. in. samochody z napędem na 4 koła, SUV-y, w zależności od regionu, stąd też ta różnorodność samochodów się pojawia. Generalnie w materiałach, które gromadzimy, mamy podział samochodów na oznakowane, nieoznakowane, samochody przeznaczone bezpośrednio dla służby ruchu drogowego. Wśród tych samochodów dla służby ruchu drogowego pojawiają się natomiast pojazdy z wideorejestratorami, które mają inną specyfikę, pojawiają się ambulanse ruchu drogowego i są to praktycznie mobilne stacje kontroli.

To są wreszcie furgony typu mała więźniarka, które również wchodzą w skład naszej zróżnicowanej floty. Zakres zadań, które realizuje Policja, wymusza to, że nie możemy się ograniczyć do wąskiej grupy sprzętu, bo jednak ta specyfika jest zdecydowanie inna i stąd też różnorodność floty transportowej.

Odpowiadając na pytanie pani poseł, chcę powiedzieć, że generalnie wśród samochodów, którymi dysponujemy, około 10 tys. to są różnego rodzaju samochody nieoznakowane – furgony, samochody terenowe dla służby pionu kryminalnego. Natomiast jeżeli chodzi o pytanie dotyczące prawa zamówień publicznych, musiałabym to sprawdzić, ponieważ generalnie procedowanie prawa zamówień publicznych nie znajduje się we właściwościach mojego biura.

Poseł Anna Nemś (PO-KO):

Ja tylko dopytam: 10 tys. nieoznakowanych?

Dyrektor biura w KGP insp. Małgorzata Borowik:

Około 10 tys. nieoznakowanych samochodów. Jak państwo widzicie, jest to naprawdę duży tabor samochodów. Są problemy, z którymi sobie radzimy, bo przez lata do tego się przygotowaliśmy i przyzwyczailiśmy się, tak że jednak udaje się nam utrzymać ten tabor w takiej sprawności, jak byśmy chcieli. Natomiast nie do końca mogę się zgodzić z tym, że nie ma systemu w zakresie gospodarki transportowej. Pewne założenia są bowiem bardzo ściśle uregulowane zarządzeniami komendanta głównego, który na podstawie ustawy o Policji ma uprawnienie do ustalania zasad wprowadzania sprzętu gospodarki transportowej. Normy dotyczące samochodów, które zostały ustalone i zmienione, były konsultowane z komendami wojewódzkimi, z przedstawicielami komórek transportowych, ale nie tylko, bo przede wszystkim słuchamy tego, co mówią policjanci z pierwszej linii, czyli tego, co zgłasza pion kryminalny. Zakupy są robione z uwzględnieniem wymogów, które składa użytkownik. To samo dotyczy samochodów oznakowanych – przed ich zakupem konsultujemy się bezpośrednio z komórkami merytorycznymi. W przypadku furgonów patrolowych – z pionem prewencji, w przypadku małych więźniarek z pionami, które zajmują się konwojowaniem osób zatrzymanych i pod tym kątem staramy się tę naszą flotę transportową modyfikować, modernizować. Żeby pokazać państwu, że jednak w ciągu tych ostatnich lat podejmowaliśmy działania, powiem tylko, że w tej chwili mamy np. samochód na bazie kombivana do celów patrolowych, który ma zastąpić duże furgony patrolowe. Jesteśmy po dialogu technicznym i nowa partia samochodów do testowania, żeby sprawdzić, jak one będą się sprawowały w warunkach operacyjnych, zostanie odebrana do 15 marca i przekazana do jednostek terenowych. Zatem jak państwo widzą, podejmujemy szereg działań w zakresie gospodarki transportowej, aby jednak nasza flota transportowa się zmieniała i żeby jak najnowszej generacji samochody się pojawiały. Pilotażowo wprowadzamy także program z automatycznymi skrzyniami biegów. Koledzy z pionu prewencji czy też kryminalnego bardzo często podkreślali…

Poseł Maria Małgorzata Janyska (PO-KO):

Przepraszam bardzo. Absolutnie to, co pani mówi, jest bardzo cenne, bardzo ważne, istotne, wiadomo, że są samochody ze zwykłą skrzynią biegów i z automatyczną, ale myślę, że to nie ma znaczenia dla istoty pytań, które zadawaliśmy. Jednocześnie, jak już jestem przy głosie, chciałam bardzo przeprosić, bo muszę pójść na posiedzenie komisji w drugim budynku, które już się zaczęło. Oczywiście przeczytam sobie wszystkie informacje, ale jeśli byłaby taka możliwość, to prosiłabym o odpowiedzi na pytania na piśmie, zwłaszcza te dotyczące ministerstwa i udziału w nowelizacji prawa zamówień publicznych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Szanowni państwo, były zgłoszenia osób, które chcą się udać na koncert z okazji 100-lecia niepodległości… nie, przepraszam, 100-lecia parlamentu, więc wydaje mi się, że tego drugiego punktu, dotyczącego wdrażania systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, nie zrealizujemy, bo to jest duży temat. Przełożymy to na kolejne posiedzenie Komisji.

Widziałem, że panowie posłowie Suchoń i Kołakowski zgłaszaliście chęć zabrania głosu, ale nawiązując do tego, co powiedziała pani poseł Janyska, chciałbym się zwrócić

do pani dyrektor z prośbą o usystematyzowanie odpowiedzi. Rozumiem uwarunkowania ustawy, specyfikę różnych służb, ale bez wątpienia z tego raportu wynika, że w latach 2015–2016 samochody były stare, kilkuletnie, 5,6-letnie, o przebiegu kilkuset tysięcy kilometrów i że nie do końca służby naprawcze były wydolne. Dobrze rozumiem, pani dyrektor? Na różnym poziomie były, jak zrozumiałem, czyli owszem, jest w Policji system naprawiania pojazdów, ale on jest bardzo różny. W jednych miejscach lepszy, gorszy i nie ma co do tego wątpliwości, że samochody miały po kilkaset tysięcy przebiegu i były stare, 5,6-letnie.

Druga z takich zasadniczych rzeczy, o których chciałbym przypomnieć, to jest to, że NIK zwróciła uwagę, że system szkolenia kierowców był niewystarczający, tzn. że tylko 11% policjantów było uprawnionych do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Dobrze to zanotowałem?

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

W drogówce 13% nie posiadało uprawnień do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Rozumiem, czyli miało prawo jazdy kategorii A albo C, zatem to szkolenie było niewystarczające. W tym dwóch obszarach, czyli wyszkolenie kierowców i zużycie sprzętu, stare samochody z dużym przebiegiem, NIK wskazała na braki. Do tego dopiero dołożył się trudny system zamówień publicznych. On jest faktycznie trudny, bo cena jest dominująca itd., to widzimy przy okazji prac Komisji Obrony Narodowej, gdzie jeszcze bardziej drastycznie wygląda ten system zamówień publicznych. I teraz pytanie jest takie, czy te dwa elementy, czyli braki szkoleniowe… Ja nie chcę się powtarzać, bo nie zdążyłem wszystkiego zanotować, ale pani dyrektor z NIK dosyć szczegółowo na slajdach pokazała zarówno braki szkoleniowe, jak również liczbę starych, zużytych samochodów. Trzeba dopowiedzieć, że te procenty, kilometry i liczba wypadków nieciekawie wyglądały w latach 2016–2017. Chciałbym jeszcze zapytać, czy jest pomysł ogólny na to, jak zestandaryzować flotę policyjną, jak poprawić system szkolenia? Czy jest np. jakiś pomysł na to, żeby pewne standardy szkoleniowe były bezwzględnie przestrzegane, bo jest coraz więcej pojazdów na drogach i coraz trudniej uniknąć kolizji.

Chciałem też jeszcze zapytać o dwie rzeczy. Szanowni państwo, Policja przyjęła taką zasadę, że nie wykupuje lub nie wykupywała w roku 2015 ubezpieczenia Autocasco. W informacji wyczytałem, że niemal 83% policjantów korzystało z dodatkowego dobrowolnego ubezpieczenia z tytułu odpowiedzialności… Czyli rozumiem, że policjanci sami kupowali ubezpieczenie AC, z własnych pieniędzy? Tak mam to rozumieć? Prosiłbym o uszczegółowienie odpowiedzi na to pytanie.

I ostatnia rzecz, na którą chciałem zwrócić uwagę, bo pracowałem w samorządzie w latach 90. i na początku lat dwutysięcznych: Jak dzisiaj wygląda sytuacja darowizn pojazdów? Wiem, że samorządy darowały dużo motocykli i samochodów dla Policji, pamiętam, że w komendzie w moim mieście sporo tych samochodów było przekazanych. To się skończyło, kiedy odkryliśmy pewną tajemnicę, że te samochody są później przekazywane do innych komend. Czy te darowizny nadal stanowią jakiś istotny procent, czy też to źródełko wyschło i to się już nie zdarza? To znaczy czy uznano, że Policja ma pieniądze z programów modernizacyjnych i sama kupuje sprzęt transportowy, czy też nadal te samochody z zewnątrz są darowane? Pamiętacie państwo, jak ostatnio byliśmy na wyjazdowym posiedzeniu Komisji w kilku posterunkach, w tym na autostradzie, i tam były pojazdy, które były ofiarowane tej autostradowej Policji, choć były to samochody duże, dużo palące i nienowe. Pan poseł Suchoń, proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Na początek muszę powiedzieć, że ten raport rzeczywiście smutne robi wrażenie. Nawet miałem taką myśl, czy przypadkiem nie wyposażyć obywateli w możliwość kontrolowania policjantów, którzy kontrolują obywateli, bo wtedy prawdopodobnie skutek dla naszego bezpieczeństwa w postaci dbałości o to, żeby te wszystkie wymagania były spełniane, byłby lepszy, znakomity. To takie smutne podsumowanie, bo trudno sobie wyobrazić, że można normalnie traktować sytuację, w której właśnie służby powołane do dbania o bezpieczeństwo, do kontroli bezpieczeń-

stwa ruchu drogowego nie wykazują na własnym podwórku zaangażowania, jakiego byśmy oczekiwali. Oczywiście trzeba tu uwzględnić kwestię finansowania, możliwości, jednakże są takie rzeczy, których po prostu nie rozumiemy, bo dbanie o to, żeby terminowo były wykonywane badania, co oczywiście wpływa wprost na to, czy to bezpieczeństwo jest zachowywane, nie wymaga jakichś dodatkowych środków finansowych, a tylko i wyłącznie przestrzegania elementarnych zasad określonych przepisami.

Ale mam dwa pytania w związku z raportem. Pierwsze dotyczy kwestii polis AC. Rozumiem, dlaczego Policja rezygnuje z grupowego zakupu – oczywiście koszty związane z polisami bardzo często przewyższają, zresztą w wielu jednostkach, urzędach, a także firmach, koszty napraw, które są generowane co roku. Natomiast mnie zaniepokoił wynik badania, które zostało przeprowadzone, gdzie ponad 74% ankietowanych uznało, że brak ubezpieczenia AC miał wpływ na podejmowane przez nich decyzje podczas pełnionej służby. O ile kwestie ekonomiczne rozumiem i w pełni podzielam ten punkt widzenia, o tyle bardzo niepokoi mnie brak kompatybilności tych rozwiązań, bo z jednej strony Policja nie jest od tego, żeby wykazywać zyski – oczywiście gospodarując rozsądnie – nie jest od tego, żeby wykazywać jakiś dochód itd. Z drugiej zaś strony trzeba mieć na uwadze, że jeżeli nieponiesienie kosztów powoduje zaniechanie interwencji czy obniżoną jakość interwencji, to przecież to nie o to chodzi. I teraz pytanie, czy Policja analizowała ten obszar, czy wdrożono jakieś rozwiązania zapobiegające właśnie takiemu zachowaniu, jakie wynika z tego badania, bo wyraźnie widzimy, że wskazywano także, iż nie użyto pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego z obawy przed jego uszkodzeniem. Można więc domniemywać, że ileś interwencji zostało opóźnionych czy nie zostało podjętych, bo funkcjonariusze obawiali się, że będą musieli wyłożyć środki z własnej kieszeni, gdyby doszło do jakiegoś uszkodzenia. Czy państwo, czy Policja analizowała ten problem?

I druga rzecz. Oczywiście kwestia szkoleń jest niezwykle istotna, tzn. generalnie administracja państwowa i wszystkie jednostki funkcjonujące na zasadach budżetowych mają wielki problem z budżetowaniem szkoleń. Na papierze naprawdę jest wszystko pięknie, bo tego też wymaga kontrola zarządcza itd., itd., natomiast później, kiedy przychodzi do realizacji, z tymi środkami jest już gorzej. W związku z tym chciałbym zapytać, jak wzrastała kwota środków na szkolenia, bo rozumiem, że oprócz harmonogramu musiały być również zabezpieczone środki. Jak wzrastały środki w latach 2014–2019? Rozumiem, że być może w tej chwili państwo nie są w stanie odpowiedzieć na to pytanie, ale bardzo proszę w takim razie o odpowiedź na piśmie: po pierwsze, jak te środki były planowane, a po drugie, jak wyglądała realizacja? Jako doświadczony w administracji muszę powiedzieć, że to się powinno badać, bo pięknie to może wyglądać w planach, ale później z realizacją jest gorzej. Bardzo proszę o odpowiedź na te dwie kwestie. Dziękuję.

Poseł Lech Kołakowski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem jeszcze raz powrócić do problemu, który został bardzo słusznie podniesiony przez pana przewodniczącego, a dotyczy standaryzacji samochodów, które są w dyspozycji Policji. Szczególnie bym prosił o dokładną analizę – nie wiem, czy pana prezesa, czy przedstawicieli Policji – dotyczącą kwestii zakupu pojazdów. Z tym że, panie przewodniczący, w odniesieniu do kwestii technicznej standaryzacji istnieje problem związany z techniką motoryzacji, z nowymi trendami w motoryzacji. Prosiłbym o dokonanie analizy, jakie są koszty zakupu poszczególnych marek, poszczególnych modeli, jak również serwisowania jednego kilometra. Jakie są przebiegi policyjnych samochodów, ile lat dany pojazd jest w dyspozycji Policji, jakie są koszty zakupu w przeliczeniu na 1 kilometr i jakie koszty serwisu 1 km pojedynczo i sumując te kwoty.

Natomiast teraz, panie przewodniczący, jest bardzo trudny problem związany z samochodami, szczególnie nowymi, głównie z Azji, gdyż w tej chwili produkowane są jednorazówki. Jeżeli mówimy o starych modelach z lat 90. czy z początku lat dwutysięcznych, to przy właściwym użytkowaniu nie setki tysięcy, ale nawet milion czy półtora miliona kilometrów można byłoby tym pojazdem przejechać. Natomiast dzisiejsze samochody są w stanie przejechać może 150, 200 tys. km. W ekstremalnych warunkach pościgu czy innych trudnych warunkach te przebiegi będą znacząco niższe. Ale mimo wszystko suge-

rowałbym, aby dokonać standaryzacji kilku marek, sprawdzenia możliwości technicznych, poziomu zaawansowania i dokonywanie jednak zakupu wybranych modeli – nie najnowszych, nienaszpikowanych aż nadto elektroniką, bo to się wiąże z kosztami, bardzo drogim serwisem i bardzo drogimi naprawami. Nie chciałbym krytykować ustawy o zamówieniach publicznych, ale daje ona możliwość wprowadzenia wielu bubli jeżdżących z logo Policji po polskich drogach; często są to zabawki.

Wracając do kwestii zasadniczej – dokonanie standaryzacji, wybranie 3–5 marek, w tym kilku modeli, oczywiście również samochodów specjalistycznych. I powtórzę się: z planowanym przebiegiem, czyli żywotnością tego samochodu 300 czy 400 tys. km szacunkowo, jak również kosztem serwisu 1 km. Kwestia serwisu to jest utrzymanie własnych warsztatów, ale również serwisów fabrycznych. To jest bardzo trudny temat, ale jednak stoimy przed tym wyzwaniem i oczekiwałbym takiej analizy, bo dalsze utrzymywanie takiej różnorodności będzie podwyższać koszty zarówno zakupu, jak również serwisu 1 km. Szkolenie policjantów, kierowców jest rzeczą wtórną, w tym przypadku najłatwiejszą. Chciałem jeszcze dodać, że z informacji, jakie posiadam, w systemie angielskiej policji – przynajmniej w ostatnich kilku latach – była jedna marka, jeden model sprawdzonego pojazdu, ale już nie będę robił reklamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję. Czy są jeszcze pytania ze strony pań i panów posłów? Dziękuję bardzo. Pan prezes?

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Tak, jedno zdanie. Chciałem podziękować panu posłowi Suchoniowi, że zauważył problem odpowiedzialności, ubezpieczenia. Ktoś z państwa powiedział jeszcze coś ważnego. Proszę państwa, w psychice człowieka jest coś takiego, że się obawia, aby nie ponieść strat. I to jest najbardziej zastanawiające, że zostawiliśmy – mówiąc kolokwialnie – policjantów samych sobie, żeby się ubezpieczyli. To jest jedna rzecz.

Natomiast gwoli informacji, panie przewodniczący, właśnie w tym roku kończymy kontrolę dotyczącą realizacji programu modernizacji Policji, SG, PSP oraz pozostałych służb za lata 2017–2020 i zostanie państwu przedłożony bardzo poważny materiał, który praktycznie lada dzień będzie udostępniony.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jest jeszcze z państwa strony wola zabrania głosu? Bardzo proszę.

Dyrektor biura w KGP insp. Małgorzata Borowik:

Bardzo serdecznie dziękuję za krytyczne uwagi i sugestie, bo czasami krytyczna wypowiedź jest lepiej odbierana niż ta pozytywna. Oczywiście jak najbardziej się zgadzam z panem posłem, bo stanem idealnym, który ja osobiście uznałabym za swój sukces, gdyby mi się udało, byłoby przyjęcie strategii, że samochody jeżdżą średnio 5 lat, następnie są odsprzedawane, zbywane, żebyśmy mieli zapewnione środki na wymianę i wprowadzanie nowych samochodów. Wtedy koszty serwisu sprowadzałyby się praktycznie do przeglądu, do wymiany pewnych części i to byłoby dla nas bezkosztowe. Natomiast, proszę państwa, jesteśmy w sytuacji takiej, że nie da się w ciągu 4 czy 5 lat wymienić środków transportu, stąd średni okres użytkowania naszych samochodów, jeśli chodzi o rok 2018, wynosi około 8 lat, a średni przebieg 20 tys. km, w zależności od samochodu i terenu działania. Natomiast myślę, że bez systemowego rozwiązania, czyli wieloletniego programu, który umożliwi wymianę starych, wyeksploatowanych samochodów, będzie nam bardzo trudno wprowadzić i standaryzację, i obniżenie kosztów związanych z naprawą, utrzymaniem. Na dzień dzisiejszy wszystkie nasze wyroby, nie tylko na rynku transportowym, generalnie są tak przygotowane, że po zakończeniu okresu gwarancji trzeba coraz większe środki przeznaczać na utrzymanie.

Natomiast jeżeli chodzi o AC, to od wielu lat prowadzone są szacunki, które wskazują na to, że składka AC dla całej floty samochodów policyjnych wynosiłaby ponad 40 mln zł, natomiast wysokość szkód poniesionych z winy policjantów wynosi 10 mln zł. Problem tkwi w ustawie o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, SG, SOP, z której wynika, że jeżeli dojdzie do szkody z winy nieumyślnej funkcjonariusza,

to jest on zobowiązany do naprawienia tej szkody do wysokości jego trzykrotnego uposażenia. Zwróćcie państwo uwagę, że z jednej strony mówimy, że jeżeli ta szkoda powstaje w ramach wykonywanych czynności służbowych, to należałoby nie dochodzić odszkodowania od funkcjonariusza, natomiast sam przepis ustawowy nakłada na nas obowiązek przeprowadzenia postępowania, podejmowania różnych działań. Proszę państwa, nie jest tak, że funkcjonariusz jest obciążany pełną kwotą za likwidację szkody, bo bardzo często się zdarza, że jeżeli do szkody dochodzi podczas służby, to wtedy odszkodowania są obniżane. Kierownik jednostki może wtedy podjąć decyzję o zawarciu ugody, gdzie ta szkoda będzie minimalna albo wręcz na poziomie zerowym. I to są te problemy, które się pojawiają. Natomiast proszę pamiętać, że ubezpieczenie OC, które wykupują funkcjonariusze, dotyczy nie tylko szkód w transporcie, ale całej odpowiedzialności cywilnej, wszystkich decyzji, jakie funkcjonariusz podejmuje, jakichkolwiek szkód, które mogłyby zostać wyrządzone z winy funkcjonariusza. Dziękuję bardzo.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Mogę, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Na posiedzeniu Komisji Administracji wszyscy mogą zabrać głos.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Jedno zdanie. Szanowni państwo, większość z państwa wie, że byłem tu przez 10 lat, a teraz jestem w NIK i powiem tak: do tej pory nie spotkałem się z jakimkolwiek wnioskiem ze strony KGP dotyczącym ubezpieczenia. Nie wiem, czy ktokolwiek z państwa posłów się spotkał z wnioskiem o zmianę przepisów dotyczących odpowiedzialności funkcjonariuszy. Przecież to państwo jesteście od tego, aby wnioskować. My wam wskazaliśmy, co boli funkcjonariuszy, oni wyraźnie się wypowiedzieli: interwencja funkcjonariusza, podjęcie przez niego czynności jest uzależnione od tego, czy jest on ubezpieczony, czy nie jest ubezpieczony, zależy od ryzyka. Jeżeli my zaczniemy głośno o tym mówić, to współczuję wszystkim. Panie przewodniczący, jeszcze pani koordynator parę słów.

Doradca techniczny w Delegaturze NIK Marzanna Wierzbicka:

Odniosę się do wielokrotnie podejmowanej kwestii, że mamy bardzo zróżnicowaną flotę transportową. Myśmy poszukiwali przyczyn takiego stanu rzeczy. Są to oczywiście te przyczyny, o których wspomniała pani dyrektor, ale dodatkowo jedną z przyczyn jest zakup znaczącej liczby pojazdów, tak jak pan przewodniczący wskazał, z Funduszu Wsparcia Policji. Jest to więc albo darowizna w postaci konkretnego samochodu przez jednostkę samorządu terytorialnego czy też inny podmiot, albo wpłata środków na Fundusz Wsparcia Policji, z którego takie zakupy są realizowane, czasami ze wskazaniem, jakiego typu samochód ma być zakupiony, co się wiąże z przekazaną kwotą. I tu chodzi o znaczącą liczbę kupowanych samochodów. Na stronie 22 informacji wskazujemy, że w 2015 r. prawie 1/4 środków pochodziła właśnie z tego funduszu, a który zasilany m. in. przez samorządy…

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

W którym roku?

Doradca techniczny w Delegaturze NIK Marzanna Wierzbicka:

W 2015 i kupiono wtedy z udziałem tych środków – bo część środków pochodzi z tego funduszu, a resztę dopłaca Policja – ponad 1070 samochodów. Troszkę mniej zakupów było w roku 2016 – wtedy z FWP pochodziło 16,7% środków, a zakupiono 782 pojazdy.

Kolejnym elementem jest to, o czym pani dyrektor też już wspominała, że nie zawsze są organizowane przez KGP duże przetargi. Przeprowadzanie przetargów jest powierzane nieraz komendom wojewódzkim i wtedy w każdym przetargu wygrywa inna marka. Zdarzają się również takie sytuacje, że dodatkowe środki są uruchamiane pod koniec roku i wtedy komendy kupują takie samochody, jakie są dostępne. Stąd również bierze się to zróżnicowanie. A to, dlaczego to jest takie ważne, wielokrotnie już padało na tej sali – bo to potem rzutuje na koszty serwisu i na koszty utrzymania floty. Nie czarujmy się, nie ma takiej stacji obsługi, która jest w stanie tak zróżnicowaną flotę

obsłużyć. Wówczas znaczna część napraw jest realizowana na zewnątrz, co wiąże się z kosztami, które ponosi Policja. Jeżeli więc nie wyeliminujemy tego źródła pierwotnego, to potem mamy kolejne skutki w postaci utrzymania bardzo zróżnicowanej floty.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

No tak, ale cały czas kłania się tu ustawa o zamówieniach publicznych, która determinuje bardzo wiele rzeczy. Samochody w Policji nie są jeszcze najbardziej drastycznym przykładem działania ustawy o zamówieniach publicznych, jeżeli chodzi o obszar bezpieczeństwa, bo mamy dworce PKP, mamy jednostki wojskowe i inne sytuacje, w których również ustawa działa. Jeszcze pan poseł, proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja tylko poproszę o odpowiedź na piśmie na pytanie dotyczące szkoleń, środków na szkolenia. Natomiast przychylam się do zdania pana prezesa, bo jeżeli to jest coś, co jest regulowane w formie przepisu, to po prostu trzeba te przepisy odpowiednio dostosować. Jeżeli czytam, że ponad 74% ankietowanych policjantów uzależnia decyzje dotyczące interwencji od czynników, które nie powinny mieć wpływu na te decyzje, to jest to coś, co w sposób znaczący wpływa na obniżenie poziomu bezpieczeństwa. Uważam, że tego nie można tak zostawić, dlatego apeluję o podjęcie odpowiednich działań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Czartoryski (PiS):

Dziękuję bardzo. Bez wątpienia wrócimy do zagadnienia dotyczącego sprzętu policyjnego podczas dyskusji związanej z podsumowaniem programu modernizacji Policji. Pewnie jeszcze w tym roku, w drugiej połowie roku ten temat się pojawi, bo program modernizacji służb cały czas jest realizowany. Rzeczywiście trochę tutaj abstrahujemy, bazując na dokumencie dotyczącym lat 2015–2016 wobec tego, co się wydarzyło po 2 latach realizowania dużego programu modernizacji Policji, czyli w latach 2017–2018, a mamy już przecież rok 2019. Zatem do zagadnienia dotyczącego sprzętu transportowego będziemy wracać.

Dziękuję bardzo, tak jak powiedziałem, ten drugi temat zrealizujemy na innym posiedzeniu Komisji.

Dziękuję, zamykam posiedzenie Komisji.